Foto: Shutterstock

SPECIFIC SUSTAINABILITY POLICY

Transport

asn impact investors

Inhoud

1 Inleiding 3

2 Visie & risico's 4

2.1 Uitdagingen 4

2.2 Kansen 5

2.2.1 Personenvervoer 5

2.2.2 Goederenvervoer 6

2.2.3 Luchtvaart 6

2.2.4 Grotere rol voor openbaar vervoer 6

2.2.5 Elektriciteit en waterstof als energiedragers 6

2.2.6 Mobility as a Service 6

2.2.7 Internet of Things 7

2.2.8 Inzetten op fietsen 7

3 Duurzame selectiecriteria 9

3.1 Transport in het algemeen 9

3.2 Uit te sluiten en te mijden activiteiten 11

3.2.1 Transport 12

3.2.2 Fossiele grondstoffen 12

3.2.3 Biobrandstoffen van de eerste generatie 12

3.3 Eigen bedrijfsvoering 14

3.3.1 Coalitie Anders Reizen 14

3.3.2 Rapportage 14

1 Inleiding

Dit beleid is gericht op de *inside-out* impact op het gebied van duurzaamheid met betrekking tot transport. Dit betreft de impact van investeringen op de samenleving op o.a. het gebied van mensenrechten, klimaat en biodiversiteit. Dit kan zowel gaan om positieve als negatieve impact. Het doel van het duurzaamheidsbeleid is om de negatieve impact van investeringen en financieringen op de maatschappij en het milieu te reduceren en waar mogelijk positieve impact te vergroten. Er zijn daarom selectiecriteria op het gebied van duurzaamheid waar investeringen aan moeten voldoen.

Voor ons duurzaamheidsbeleid hebben we drie pijlers gedefinieerd: Mensenrechten, Klimaat en Biodiversiteit. Op basis van deze pijlers beslissen we in welke projecten en bedrijven we willen investeren. Het gaat hierbij om de volgende vragen:

- Mensenrechten: hoe gaan we via onze financieringen en investeringen om met mensen?
- Klimaat: hoe dragen onze financieringen en investeringen bij aan bescherming van het klimaat?
- Biodiversiteit: hoe gaan we via onze financieringen en investeringen om met milieu en natuur?

Onze duurzaamheidscriteria voor de bescherming van mensenrechten, het klimaat en de biodiversiteit hebben elk op hun eigen manier invloed op een sector. Daarom hebben we de impact van deze pijlers voor diverse sectoren en activiteiten nader uitgewerkt. In dit beleidsstuk focussen we ons op de transportsector. Dit beleid beschrijft welke vormen van vervoer passen in een duurzame samenleving, en onder welke voorwaarden. We zien kansen in de transportsector, maar staan investeringen en beleggingen alleen onder bepaalde voorwaarden toe. Transport zelf is een te mijden activiteit: we beleggen alleen in die delen van de transportsector die op een duurzame manier te werk gaan of bezig zijn duurzaam te worden. We behandelen de criteria per vervoersmiddel: vervoer over land, vervoer over water en vervoer door de lucht.

2 Visie & risico's

Vervoer speelt een cruciale rol in onze samenleving en economie. Transport biedt mensen de mogelijkheid zich vrij te bewegen, te ontplooien en contacten te onderhouden. Bovendien maakt de transportsector de levering van goederen en diensten over de gehele wereld mogelijk. De transportsector is, kortom, een factor die bijdraagt aan economische en sociale ontwikkeling[12].

WAT REKENEN WIJ TOT 'TRANSPORT'?

Tot deze sector rekenen wij alle activiteiten die te maken hebben met het vervoer van goederen en personen over land en water en door de lucht. Ook het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur rekenen we tot transport. Tot slot rekenen wij de leveranciers van vervoersbedrijven en de fabrikanten van vervoersmiddelen tot de sector transport.

De Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, die in 2015 zijn ondertekend door 193 VN-lidstaten, besteden veel aandacht aan transport. Het thema raakt bijvoorbeeld aan doel 9 (bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie) en doel 11 (maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam)[1]. Wij ondersteunen de SDG's en zorgen er met ons duurzaamheidsbeleid voor dat onze investeringen bijdragen aan het realiseren van deze doelen.

2.1 UITDAGINGEN

De transportsector raakt aan de drie pijlers van ons duurzaamheidsbeleid: mensenrechten, klimaat en biodiversiteit. Door prijsdruk en internationalisering is bijvoorbeeld arbeidsuitbuiting in de transportsector een risico. Chauffeurs en arbeiders in de scheepvaart krijgen in veel gevallen minder betaald dan het minimumloon. Ze moeten vaak onder slechte arbeidsvoorwaarden en met te korte pauzes werken. Fundamentele mensenrechten, zoals het recht op een rechtvaardige beloning of een redelijke beperking van de arbeidstijd[2], komen hier in de knel. De transportsector heeft ook een negatieve invloed op de biodiversiteit. Er is bijvoorbeeld sprake van uitstoot van verontreinigende stoffen met effect op mens, dier en natuur. Ook worden ecosystemen aangetast door de aanleg van nieuwe infrastructuur[3]. Het is duidelijk dat de transportsector vooral een negatief effect heeft op het klimaat vanwege de emissies van broeikasgassen die met transport gepaard gaan.

De transportsector is relevant omdat er veel uitdagingen samenkomen:

- **Klimaatverandering**
  Volgens de IEA nam de transportsector in 2020 wereldwijd ruim 23% van de CO_2-uitstoot die aan energie is gerelateerd, voor zijn rekening[4]. De milieu-impact van de transportsector zal volgens de Wereldbank alleen maar stijgen. Hiermee is en blijft de sector een van de grote veroorzakers van klimaatverandering[5].
- **Groei transportsector**
  Volgens prognoses van onder meer de OESO blijft de transportsector groeien. Dit wordt veroorzaakt doordat zowel de vraag naar auto's in ontwikkelingslanden stijgt als de luchtvaartsector groeit[6]. Dit maakt transport tot de wereldwijd snelst groeiende economische sector[7]. Een andere relevante ontwikkeling is de groei van e-commerce. Deze wakkert discussies aan over bijvoorbeeld de soort en hoeveelheid verpakkingen waarin online bestellingen worden geleverd[8], de stroom pakketjes die retour worden gestuurd, de last mile van distributie en de bijbehorende uitstoot[9]. Voor e-commerceplatforms hebben we apart beleid geformuleerd in de Specific Sustainability Policy E-commerceplatforms.

1 Home - SDG Nederland
2 10 Human Rights Priorities for the Transport and Logistics Sector | Primers | Sustainable Business Network and Consultancy | BSR
3 Transport and environment report 2021 | European Environment Agency's home page
4 Global energy-related CO2 emissions by sector – Charts – Data & Statistics - IEA. Licence: CC BY 4.0
5 Transport Overview
6 Environmental statistics, accounts and indicators | OECD
7 After COP21, Time to Use Sustainable Transport to Make Good on Climate Commitments | World Resources Institute
8 Sustainability in e-commerce packaging: A review - ScienceDirect
9 Online winkelen en COVID-19: de effecten op mobiliteit en transport | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

- **Luchtvervuiling**
  De transportsector veroorzaakt een scala aan gezondheidsproblemen door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals fijnstof en stikstofdioxide. Deze uitstoot heeft ernstige implicaties voor mensenrechten[10][11]. Gegevens van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) tonen aan dat bijna de gehele wereldbevolking (99%) lucht inademt die de WHO-richtlijnen overschrijdt en die hoge niveaus van verontreinigende stoffen bevat. De bevolking van landen met lage en middeninkomens wordt hieraan het meest blootgesteld. De luchtverontreiniging (buitenlucht) in zowel steden als plattelandsgebieden zou naar schatting miljoenen (in 2019 4,2 miljoen) vroegtijdige sterfgevallen per jaar veroorzaken.[12] Luchtverontreiniging verhoogt namelijk het risico op hart- en vaatziekten en kanker[13].
- **Urbanisering**
  Sinds 2014 woont meer dan de helft van de wereldpopulatie in steden[14]. Wekelijks komen er anderhalf miljoen stedelingen bij. Dit betekent dat in 2030 zestig procent van de wereldbevolking in stedelijke regio's woont. Deze versnelde groei van de stedelijke populatie stelt hogere eisen aan de infrastructuur in en rondom de steden[15]. Bovendien heeft urbanisering gevolgen voor de beschikbaarheid van betaalbare, duurzame, veilige en toegankelijke vervoerssystemen voor iedereen[16].
- **Verkeersveiligheid**
  Wereldwijd sterven volgens de WHO (2023) jaarlijks ongeveer 1,19 miljoen mensen op de weg. Het percentage verkeersdoden wereldwijd is in de afgelopen jaren iets gedaald, maar onder kinderen en jongeren (5 - 29 jaar) blijft een verkeersongeval doodsoorzaak nummer één.[17]

Omdat bovenstaande uitdagingen samenkomen in de transportsector, is het van belang dat we een duidelijke visie hebben op transport. Daarom gaat dit beleidsstuk in op de vormen van transport die wij wenselijk vinden, die ons gaan helpen onze klimaatdoelstelling te behalen en die de duurzaamheid van de samenleving bevorderen.

2.2 KANSEN

De transportsector biedt veel kansen voor verduurzaming. Hierna volgt onze visie op de transportsector in 2030.

2.2.1 Personenvervoer

In 2030 gaat onze mobiliteit met aanzienlijk minder uitstoot van vervuilende gassen gepaard. De consument is zich steeds meer bewust van de milieubelasting van zijn transportkeuzes. Daarom wordt er in 2030 veel minder gevlogen. Korte-afstandsvluchten zijn vervangen door treinreizen. Er zijn aantrekkelijke alternatieven voor vliegen beschikbaar. We verwachten veel van verbeteringen van het Europese spoornet, snellere treinen en verbeterd openbaar vervoer in het algemeen. Als consumenten toch kiezen voor vliegen over een lange afstand, wordt de uitgestoten CO_2 middels erkende systemen gecompenseerd. De kosten van vliegen stijgen, zodat de concurrentie met duurzamere vormen van vervoer eerlijker wordt.

Het privébezit van auto's neemt stapsgewijs af, vooral in stedelijke gebieden. Dat is mogelijk door de verschuiving van privévervoer naar openbaar vervoer, en van bezit naar gebruik van vervoersmiddelen. Zowel fietsen als elektrische auto's en scooters worden gedeeld. Autovrije (binnen)steden, *smart mobility* met inzet van innovatieve ICT-oplossingen, goed openbaar vervoer op waterstof of elektriciteit, en fietssnelwegen verleiden de automobilist om de auto te laten staan. Voor de langere afstanden buiten de stad blijft personenvervoer per auto gangbaar, maar dan wel op basis van een elektrische motor. Ook buiten de stad speelt openbaar vervoer een grote rol in het personenvervoer.

10 Transport — Europees Milieuagentschap
11 10 Human Rights Priorities for the Transport and Logistics Sector | Primers | Sustainable Business Network and Consultancy | BSR
12 Household air pollution
13 Transport, health and environment
14 More than half of world's population now living in urban areas, UN survey finds | UN News
15 Transport Overview
16 11 Duurzame steden en gemeenschappen - SDG Nederland
17 Global status report on road safety 2023

2.2.2 Goederenvervoer

Ondertussen gaan duurzame innovaties in de scheepvaart en het goederenvervoer gestaag door. Voor goederenvervoer, vooral in de stad, neemt het gebruik van emissievrije voertuigen sterk toe, in sommige steden zelfs tot 100%. Goederen worden over langere afstanden vervoerd door elektrisch aangedreven voertuigen en vooral door voertuigen die rijden op groene waterstof of groen gas. De drempel voor transporteurs om elektrische vrachtwagens aan te schaffen is veel lager geworden door subsidieregelingen van de overheid. Waterstoftrucks zijn nog in de ontwikkelingsfase, maar verschillende automerken hebben al modellen gelanceerd. Zowel elektrisch rijden als rijden op groene waterstof heeft veel potentie voor zwaar transport. De omzetting van duurzaam opgewekte elektriciteit in waterstof gaat echter gepaard met energieverlies. Daarom heeft elektrificatie van het wagenpark de voorkeur. We verwachten ook een toename van het aantal binnenvaartschepen die worden aangedreven door groene waterstof of elektriciteit.

2.2.3 Luchtvaart

We verwachten dat de luchtvaarsector de komende jaren stappen zet naar verhoogde efficiëntie en vooral naar flink minder vliegen. Dat vindt deels plaats via zelfregulering, maar vooral door extra regels en een CO_2-heffing. Zo wil de EU het Emissions Trading System (ETS) ook laten gelden voor de luchtvaart.[18] Daarnaast gaat de zoektocht naar alternatieve brandstoffen en het experimenteren met elektrisch vliegen op korte afstanden door[19]. Desondanks verwachten we op korte termijn geen grote verbeteringen in de luchtvaarsector, mede doordat de sector buiten de afspraken van het klimaatakkoord van Parijs is gebleven. Op de lange termijn hopen we in te kunnen zetten op emissiearme vliegtuigen, bijvoorbeeld op waterstofaandrijving. Gelukkig zijn er op langere termijn genoeg duurzame alternatieven om te reizen en is het vliegverkeer sterk afgenomen.

2.2.4 Grotere rol voor openbaar vervoer

- **Kans**
  We willen investeren in betaalbaar, snel en gemakkelijk openbaar vervoer, zoals hogesnelheidslijnen, hyperlooptreinen, elektrische treinen en (zelfrijdende) elektrische bussen. Als deze transportvormen in grotere mate beschikbaar zijn, geven meer consumenten daar de voorkeur aan boven de auto en het vliegtuig. Dit kan leiden tot een grote CO_2-besparing en minder luchtvervuiling.
- **Obstakels**
  Het is belangrijk dat veel meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor personenvervoer[20]. Een aandachtspunt hierbij is de spreiding van het gebruik. Het openbaar vervoer in Nederland kan bijvoorbeeld een toename van het aantal reizigers goed aan, maar niet als al deze mensen in de spits reizen. Het is belangrijk de reizigers beter over de dag te spreiden[21].
- **Let op**
  Wereldwijd is veel openbaar vervoer nog gebaseerd op fossiele brandstoffen. Toch levert het CO_2-winst op als mensen met het openbaar vervoer reizen in plaats van met hun eigen auto – al is dit natuurlijk afhankelijk van zaken als de verkeersdrukte, de leeftijd van de auto, het brandstofverbruik, de bezettingsgraad en de afstand.[22]

2.2.5 Elektriciteit en waterstof als energiedragers

Andere kansrijke ontwikkelingen zijn, zoals eerder genoemd, het gebruik van elektriciteit en groene waterstof als energiedragers in de transportsector. De kansen en obstakels hiervan zijn opgenomen in de Specific Sustainability Policy Duurzame Energie.

2.2.6 Mobility as a Service

- **Kans**
  Mobility as a Service (MaaS) is een vorm van mobiliteit waarbij delen in plaats van bezitten centraal staat[23]. Het persoonlijke bezit van bijvoorbeeld een personenauto is namelijk niet optimaal: als een auto per jaar 20.000 kilometer rijdt, met een gemiddelde snelheid van 50 km/uur, wordt hij slechts 5% van de tijd gebruikt. Delen is daarom een logisch alternatief. Dezelfde ontwikkeling is mogelijk bij fietsen, taxi's, scooters en zelfs

18 Minder uitstoot door vliegtuigen en schepen: EU-maatregelen toegelicht | Onderwerpen | Europees Parlement
19 Over vijf jaar elektrisch vliegen binnen Nederland | Change Inc.
20 The future of sustainable mobility in cities | McKinsey
21 NS-topman wil geld voor spreiding reizigers | Het Parool
22 Fiets, ov of auto | Milieu Centraal
23 Toolbox Slim Reizen

vrachtwagens. Dankzij het delen van mobiliteit daalt de CO_2-uitstoot per gebruiker. Als minder mensen een eigen auto bezitten, daalt de uitstoot bij de productie en sloop van auto's. Bovendien worden er 15 tot 20% minder kilometers gereden doordat autodelers selectiever zijn in hun autogebruik[24] [25]. Ook past het delen van auto's goed in de circulaire maatschappij omdat er in totaal minder auto's geproduceerd hoeven te worden en er daardoor ook minder grondstoffen gebruikt hoeven te worden[26]. Daarnaast kan autodelen leiden tot minder files en zijn er minder parkeerplekken nodig[27].

- **Obstakels**
  MaaS bevindt zich in de beginfase van zijn ontwikkeling en er zijn nog diverse uitdagingen. Hoe kunnen consumenten bijvoorbeeld worden overtuigd om hun eigen auto op te geven? Een financiële prikkel alleen blijkt namelijk niet altijd genoeg[28].
- **Let op**
  Veel MaaS-ontwikkelingen vinden plaats in een stedelijke omgeving. Investeringen in MaaS in plattelandsgebieden zullen moeilijker te dekken zijn, vanwege de lagere bevolkingsdichtheid[32].

2.2.7 Internet of Things

- **Kans**
  Er liggen veel kansen voor verduurzaming van de transportsector in de toepassing van het Internet of Things (IoT). Neem files, een probleem dat wereldwijd meer dan 1% van het BBP kost. Inzetten op automatische vrachtwagens die dankzij slimme software dichter op elkaar en op gelijke snelheid rijden, kan de files sterk verminderen. Dit soort IoT-oplossingen verminderen de milieubelasting doordat er zuiniger wordt gereden en er minder vervoersstromen nodig zijn[29]. Daarnaast kan het de veiligheid op de weg bevorderen, doordat software kan monitoren hoe moe en gezond de chauffeur is en hoe de omstandigheden op de route zijn. Door deze gegevens te combineren kan de software het efficiëntste en veiligste scenario bepalen[30]. Een andere toepassing van IoT is de inzet van drones om pakketjes te bezorgen. Als dronevervoer de pakketbezorging per auto of vrachtwagen vervangt, verminderen de files. Amazon experimenteert hier al mee door pakketten van minder dan twee kilo binnen 30 minuten per drone te bezorgen[31] [32].
- **Obstakels**
  Het IoT brengt risico's met zich mee voor de privacy en cybersecurity. Het is belangrijk dat systemen en de bijbehorende software up-to-date zijn om deze risico's te beperken[33].
- **Let op**
  In de kern gaat IoT over het meten en op afstand besturen van 'dingen' die voorheen niet verbonden waren. De impact op duurzaamheid is soms indirect, bijvoorbeeld een verlaging van CO_2-uitstoot.

2.2.8 Inzetten op fietsen

- **Kans**
  Met de groei van mobiliteit in en tussen steden (denk aan fietssnelwegen) en de grotere actieradius van elektrische fietsen komt de fiets wereldwijd steeds nadrukkelijker in beeld als een volwaardig vervoermiddel. Fietsen is tenslotte goed voor het milieu: als meer mensen de fiets pakken, resulteert dit in minder autogebruik, minder files en minder luchtvervuiling[34]. Daarnaast is fietsen ook goed voor de gezondheid.
- **Obstakels**
  De groeiende populariteit van (elektrische) fietsen brengt problemen met zich mee. Fietspaden worden drukker en het delen van fietspaden wordt problematisch doordat elektrische fietsen en pedelecs sneller zijn dan gewone fietsen[35].

---

24 https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie/Deelauto-+en+deelfietsmobiliteit+in+Nederland-Ontwikkelingen%2C+effecten+en+potentie-pdfA.pdf-
25 https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5ab4c0b3a&appId=PPGMS
26 Auto delen of huren | Milieu Centraal
27 Mobility of the future (McKinsey & Company)
28 deloitte-nl-ps-MaaS-revolutie-in-mobiliteit.pdf
29 The future of sustainable mobility in cities | McKinsey
30 European Road Safety Observatory; Road Safety Thematic Report Advanced driver assistance systems.
31 NB: We sluiten Amazon uit van het Beleggingsuniversum van ASN Impact Investors omdat het betrokken is bij activiteiten die wij uitsluiten en bij meerdere ernstige controversen.
32 Here's Amazon's new transforming Prime Air delivery drone - The Verge
33 Future of Mobility the transport system
34 Why we need to encourage cycling everywhere | World Economic Forum
35 Fietsers voor het eerst bovenaan bij dodelijke verkeersongevallen | de Volkskrant

- **Let op**
  In veel landen is er nog onvoldoende infrastructuur om veilig te kunnen fietsen. Er zijn daarom investeringen nodig in fietsverkeerslichten, brede fietspaden in drukke gebieden, veilige bermen, goede belijning en regionale plannen voor fietsnetten waardoor de fietser ononderbroken op goede fietspaden kan rijden[36].

Om een duurzame toekomst te bewerkstelligen willen we – onder bepaalde voorwaarden – investeren in de verduurzaming van de transportsector. Deze voorwaarden lichten we toe in **hoofdstuk 3 Duurzame selectie-criteria.**

3 Duurzame selectiecriteria

Het universum bestaat uit bedrijven die zijn getoetst aan verschillende duurzaamheidscriteria en deze toets met een positief resultaat hebben doorstaan. Voordat een bedrijf voor het universum wordt goedgekeurd, voeren we een uitgebreide analyse uit conform de Handleiding Duurzaamheidscriteria. Deze criteria omvatten gedetailleerde redenen om bedrijven uit te sluiten en te vermijden, evenals limieten die de blootstelling aan duurzaamheidsrisico's vermijden of verminderen. Ook voor transport zijn er specifieke duurzaamheidscriteria.

3.1 TRANSPORT IN HET ALGEMEEN

We zien kansen in de transportsector, maar staan investeringen en beleggingen alleen onder bepaalde voorwaarden toe. We investeren of beleggen we niet in:

- Producenten van transportmiddelen met **verbrandingsmotoren**. Met het oog op de hoge CO_2-uitstoot investeren we niet in technologieën die nog gebruikmaken van fossiele brandstoffen. De omslag naar emissievrij transport moet namelijk zo snel mogelijk worden gerealiseerd.
- **Scheepvaart op fossiele brandstoffen**. De meeste schepen varen op fossiele brandstoffen, veelal stookolie. Veel schepen zijn uitgerust met zeer vervuilende motoren. Ook zijn er problemen doordat veel schepen varen onder een 'goedkope vlag': ze staan dan geregistreerd in een land dat weinig eisen stelt aan de veiligheid en arbeidsomstandigheden.[37]
- **Vervoer door de lucht**. De ontwikkelingen om de luchtvaartsector te verduurzamen gaan ons inziens nog niet snel genoeg.
- De **aanleg van nieuwe wegen, vaarwegen, vliegvelden en havens** in welvarende landen, omdat dit leidt tot een toename van vervoer op niet-duurzame manier.
- **Leveranciers** van de transportsector die niet voldoen aan ons duurzaamheidsbeleid of leveranciersbeleid. Het is bijvoorbeeld relevant hoe verweven een bedrijf is met een activiteit die we mijden of uitsluiten.[38]

Uiteraard zijn er uitzonderingen op bovenstaande regels. Zo maken we een uitzondering voor landen die door de VN zijn aangemerkt als *least developed countries*[39]. Deze landen worden geconfronteerd met structurele belemmeringen voor duurzame ontwikkeling. Dit leidt ook tot een achterstand op het gebied van transport en infrastructuur. Een andere uitzondering is dat we wel kunnen investeren in het onderhoud van bestaande wegen en vaarwegen. Ook auto's of schepen met een elektrische motor hebben immers (vaar)wegen nodig. Openbaar vervoer op basis van verbrandingsmotoren is voor ons ook nog acceptabel. Deze en de andere uitzonderingen worden in de volgende tabel benoemd. We behandelen de criteria per vervoersmiddel: vervoer over land, vervoer over water en vervoer door de lucht.

We keuren bedrijven in de transportsector alleen goed als ze voldoen aan onze algemene duurzaamheidscriteria én aan de aanvullende duurzaamheidscriteria in de tabel.

37 Flags of Convenience | ITF Global
38 Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.
39 UN list of least developed countries | UN Trade and Development (UNCTAD). Deze lijst wordt elke drie jaar herzien.

Aanvullende criteria - Transportsector**

Vervoersmiddel	Onderneming	Beleggen/ investeren?
Vervoer over land		
Producenten van voertuigen en onderdelen voor voertuigen	Producenten van voertuigen die rijden op een verbrandingsmotor	Nee
	Producenten van (onderdelen specifiek voor) verbrandingsmotoren	Nee
	Producenten van hybride en plug-in hybride voertuigen en voertuigen met range-extenders (met deels een verbrandingsmotor)	Nee
	Producenten van volledig elektrische voertuigen en alle innovaties (zoals elektrische auto's op zonnecellen) en investeringen (bijvoorbeeld laad-stations en accu's) die aan elektrisch rijden ten goede komen.[40]	Ja
	Producenten van (onderdelen voor) elektrische motoren	Ja
	Producenten van onderdelen van voertuigen, bijvoorbeeld banden, stoe-len en chips	Ja
	Biobrandstoffen van de 1e generatie Biobrandstoffen van de 2e en 3e generatie, onder bepaalde voorwaar-den[41]	Nee Ja, mits
Kleinere voertuigen	Fabrikanten van motoren, bromfietsen en scooters met verbrandings-motoren	Nee
	Fabrikanten van motoren, bromfietsen en scooters met elektrische motoren	Ja
	Producenten van (elektrische) fietsen en alle investeringen die fietsen ten goede komen	Ja
	Aanleg en onderhoud van fiets- en wandelpaden	Ja
Doorverkoop	Doorverkopers tweedehands voertuigen	Ja
Transportbedrijven*	Transportbedrijven* 1) met een doelstelling dat hun uitstoot in 2030 met 40% en in 2050 met 90% is verminderd ten opzichte van 1990 EN 2) die minstens de helft van de vloot reeds vervangen hebben door alternatieve voertuigen met een lage of geen uitstoot[42].	Ja
	Vrachtvervoer met een volledig elektrische of waterstofmotor, waarbij de motor draait op uit groene stroom	Ja
	Vrachtvervoer over het spoor[43]	Ja
Openbaar vervoer /gedeeld vervoer	Trein-, HSL-, bus-, tram- en metrobedrijven (openbaar vervoer) en de bijbehorende infrastructuur	Ja
	Innovaties in openbaar vervoer zoals waterstof uit groene stroom, water-stoflaadpunten en elektrische motoren	Ja

40 Zie de criteria die hiervoor gehanteerd worden in het SSP Duurzame Energie.
41 Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.
42 De eerste uitzondering is gebaseerd op de EU Green Deal; de tweede op de EU taxonomie voor vrachtvervoer. Onder lage uitstoot (low emission) verstaan we voertuigen die 50% minder uitstoten dan een traditionele verbrandingsmotor; zero emission-voertuigen hebben geen verbrandingsmotor.
* De kernactiviteit van het bedrijf is transport en het bedrijf heeft een eigen transportvloot in beheer. Leasemaatschappijen vallen hier ook onder.
43 We sluiten transportbedrijven uit die meer dan 5% van hun omzet halen uit het vervoer per spoor van fossiele energiebronnen zoals olie en gas.

	Aannemers en leveranciers die nieuwe spoorwegen aanleggen of bestaande infrastructuur onderhouden	Ja
	Aanbieders van oplossingen voor de deeleconomie (MaaS), bijvoorbeeld deelauto's, -steps en -scooters	Ja
Infrastructuur	Aanleg en verbreding van nieuwe wegen Uitzondering: aanleg van wegen in least developed countries (lijst VN[44])	Nee Ja
	Onderhoud van bestaande wegen	Ja
	Benzinestations (inclusief fossiele LPG en diesel)	Nee
	Pijpleidingen voor vervoer van olie en gas	Nee
Vervoer over water		
Producenten van schepen	Producenten van schepen op basis van verbrandingsmotoren	Nee
	Onderhoud van schepen	Ja
	Producenten van vaartuigen die zich volledig voortbewegen op elektriciteit, waterstof (uit groene stroom) of wind, en alle investeringen die deze manieren van voortstuwing ten goede komen	Ja
Infrastructuur	Aanleg van nieuwe havens en vaarwegen Uitzondering: aanleg van nieuwe havens en vaarwegen in least developed countries (lijst VN)	Nee Ja
	Onderhoud en beheer van havens en vaarwegen	Ja
Openbaar vervoer	Pontjes en schepen voor openbaar vervoer	Ja
Vervoer door de lucht		
Producenten	Producenten van vliegtuigen, vliegtuigmotoren en helikopters	Nee
	Producenten van en innovaties in elektrische vliegtuigen en vliegtuigen met waterstofmotoren	Ja
	Luchtvaartmaatschappijen	Nee
	Inzet elektrische drones voor transport	Ja
	Aanbieders van producten en diensten die te zeer verweven zijn met het faciliteren van vliegverkeer	Nee
Infrastructuur	Aanleg en uitbreiding van of onderhoud aan vliegvelden Uitzondering: aanleg en uitbreiding van en onderhoud aan vliegvelden in least developed countries (lijst VN)	Nee Ja

3.2 UIT TE SLUITEN EN TE MIJDEN ACTIVITEITEN

In deze paragraaf behandelen we de activiteiten in relatie tot transport die we mijden en uitsluiten. Het gaat om activiteiten die (nog) niet bijdragen aan of passen in een duurzame samenleving. Deze activiteiten hebben bovendien risico's voor mens, dier en milieu die wij te groot of onacceptabel vinden. Uitsluiting is van toepassing op die activiteiten die onder geen enkele omstandigheid zijn toegestaan[45], ongeacht hoe duurzaam het bedrijf opereert. Mijden is van toepassing op die activiteiten waarin we zouden kunnen beleggen, mits ze voldoen aan al onze criteria, maar waarin we vanwege de grote duurzaamheidsrisico's in de praktijk vaak niet beleggen.

44 UN list of least developed countries | UN Trade and Development (UNCTAD)

45 We streven ernaar, voor zover we kunnen, dergelijke activiteiten uit te sluiten. Toch kan het zo zijn dat de analist na zorgvuldig onderzoek relevante informatie niet boven tafel krijgt. Wij zijn hierbij namelijk afhankelijk van de openheid van het bedrijf en van publieke bronnen.

3.2.1 Transport

Transport zelf is een te mijden activiteit: we beleggen alleen in die delen van de transportsector die op een duurzame manier te werk gaan of bezig zijn duurzaam te worden.

Waar ligt de grens?
Wel:

- producenten van volledig elektrische voertuigen of waterstofvoertuigen en alle investeringen die de productie hiervan ten goede komen;
- investeringen in openbaar vervoer en de bijbehorende infrastructuur;
- bedrijven die nieuwe wegen, vaarwegen, vliegvelden en havens aanleggen in least developed countries (LDC's volgens de VN[46]);
- transportbedrijven die een doelstelling hebben dat hun uitstoot in 2030 met 40% en in 2050 met 90% is verminderd ten opzichte van 1990 EN die minstens de helft van de vloot reeds vervangen hebben door voertuigen met een lage of geen uitstoot (low emission of zero emission).

Niet:

- producenten van voertuigen die rijden op een verbrandingsmotor, evenals producenten van verbrandingsmotoren; producenten van hybride en plug-in hybride voertuigen en voertuigen met range-extenders (combinatie van verbrandingsmotor en elektromotor);
- producenten van schepen met verbrandingsmotoren;
- aanleg van nieuwe wegen, vaarwegen, vliegvelden en havens, behalve in least developed countries (LDC's volgens de VN);
- producenten van vliegtuigen en helikopters, en luchtvaartmaatschappijen.

3.2.2 Fossiele grondstoffen

We beleggen niet in de exploratie, productie en raffinage van fossiele grondstoffen. Onder fossiele grondstoffen verstaan we alle grondstoffen met een fossiele herkomst: bruinkool, steenkool, aardgas, schaliegas, teerzanden en olie. Daarnaast sluiten wij de industriële productie van elektriciteit met behulp van fossiele grondstoffen uit.

Waar ligt de grens?
Wel:

- afnemers van deze producten; wij beleggen echter minder in bedrijven die veel fossiele grondstoffen verbruiken en dus veel CO_2 uitstoten (ofwel: een grote carbonfootprint hebben);
- bedrijven die hoofdzakelijk elektriciteit of warmte voor eigen gebruik produceren met behulp van fossiele grondstoffen.

Niet:

- We mijden bedrijven die als toeleverancier sterk verweven zijn met de fossiele sector doordat zij fossiele grondstoffen exploreren, produceren en/of raffineren, wanneer zij meer dan vijf procent van de omzet genereren uit deze activiteiten.

3.2.3 Biobrandstoffen van de eerste generatie

We beleggen niet in biobrandstoffen van de eerste generatie. Biobrandstoffen van de tweede en derde generatie zijn toegestaan onder specifieke voorwaarden. Zo moet de biomassa in Nederland voldoen aan NTA 8080[47]. Voor andere landen geldt dezelfde of een vergelijkbare maatstaf. Dit geldt voor zowel de aanvrager als de keten. De oorsprong van de biomassa is aantoonbaar lokaal, dat wil zeggen afkomstig uit een gebied binnen een straal van circa 200 kilometer van de centrale. Bij verbranding van vaste biomassa wordt het rookgas gereinigd met behulp van de nieuwste technieken.

46 https://unctad.org/topic/least-developed-countries/list
47 NTA 8080 geeft criteria voor de duurzaamheid van biomassa gebruikt voor energiedoeleinden. Deze hebben betrekking op: reductie van broeikasgassen, concurrentie met voedsel en/of andere lokale toepassingen, biodiversiteit, milieu, welvaart en welzijn (Better Biomass | Sustainble biomass certification for bioenergy and biobased products)

Waar ligt de grens?

Type biobrandstof	1e generatie: al in gebruik	2e generatie: deels in gebruik, deels in ontwikkeling	3e generatie: in ontwikkeling
Input (primaire grondstof)	Voedingsgewassen zoals graan, maïs, koolzaad, suikerriet, palmolie	Houtige gewassen en houtige afvalstromen. Alle brandbare bio-organische afvalstoffen zoals mest, slib, frituurvet.	Momenteel vooral algen
Output	Ethanol, biodiesel, biogas	Ethanol, biodiesel, biogas, brandhout, vaste bio-organische brandstoffen (zoals pellets), grondstof voor chemie.	Biogas
Toepassing	Mobiel: biobrandstoffen voor auto's	Mobiel: biobrandstoffen voor auto's. Stationair: opwekking van elektriciteit in centrales.	Mobiel: biobrandstoffen voor auto's en vliegtuigen
Voor- en nadelen	Concurrentie om voedsel en grond; lage CO_2-reductie	Concurrentie om grond; hoge CO_2-reductie	Lage concurrentie om grond; hoge CO_2-reductie
Oordeel	Niet beleggen of financieren	Wel beleggen of financieren, onder voorwaarden (zie tabel hierna)	Wel beleggen of financieren, onder voorwaarden

Voorwaarden voor wel of niet investeren in biobrandstoffen

Natte biomassa	Beoordeling	Voorwaarden
Rioolwaterzuiveringsslib	Positief	Biogas kan het beste direct worden benut in zuiveringsinstallaties voor energieneutrale rioolwaterzuivering en fosfaatafscheiding.
Stortgas	Positief	Focus op het voorkomen van methaanuitstoot. Productie neemt af doordat er niet meer gestort wordt.
Gft-afval	Positief	Digestaat uit de vergistingsinstallatie moet worden ingezet als compost. Afvalverwerkers kunnen beter verplicht worden gesteld om afval gescheiden in te zamelen en gft te vergisten.
Natuur- en bermgras	Positief mits	In principe meer hoogwaardige toepassing mogelijk in eiwit- en vezelproductie, maar deze technologie staat nog in de kinderschoenen.
Natte gewasresten uit de tuinbouw, veilingafval	Positief mits	Alleen als er geen afzetmogelijkheden zijn in de diervoedersector en de bodemkwaliteit niet wordt aangetast. Digestaat moet worden ingezet als compost.
Natte gewassen uit de akkerbouw	Nee, tenzij	Alleen als er geen afzetmogelijkheden zijn in de diervoedersector. Digestaat moet terug naar de akker, maar dit is vooralsnog niet altijd mogelijk wegens wettelijke beperkingen.
Reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie	Nee, tenzij	Alleen als er geen afzetmogelijkheden zijn in de diervoedersector. Aardappelschillen, perspulp e.d. niet vergisten, maar inzetten als diervoeder.
Landbouwgewassen (mais, tarwe, suikerbiet etc.)	Negatief	Geen klimaatwinst door emissies bij de teelt en lekkage van methaan uit het systeem. Concurrentie met voedselproductie.

3.3 EIGEN BEDRIJFSVOERING

Ook in onze eigen bedrijfsvoering treffen wij maatregelen om het transport te verduurzamen, waaronder de volgende:

- Sinds 1 januari 2019 gaat de regeling woon-werkverkeer uit van flexibiliteit per dag. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer wordt gestimuleerd, waarbij fietsen leidt tot een hogere kilometervergoeding dan reizen per auto.
- Op 1 januari 2017 hebben we een grote stap gezet door onze leaseregeling aan te passen: het uitgangspunt is dat alle leaseauto's volledig elektrisch zijn. Eind 2023 was dat het geval voor 89% van de 213 leaseauto's. P&O werkt samen met het Facilitair Bedrijf om te voorzien in voldoende laadplaatsen op de parkeerplaatsen van de kantoren van de Volksbank[48]. Daarnaast krijgen werknemers bij hun leaseauto een NS-Business Card om reizen met het openbaar vervoer aan te moedigen.
- In februari 2023 is gestart met een pilot om zakelijk vliegen te beperken en bij afstanden tot 700 km in ieder geval te trein te gebruiken. Wanneer er toch een vliegreis wordt geboekt voor een afstand van minder dan 700 km, moet er expliciet worden onderbouwd waarom de trein geen alternatief is.
- We compenseren onze CO_2-uitstoot met geverifieerde CO_2-compensatiecertificaten. Hierdoor is onze bedrijfsvoering vanaf 2018 volledig klimaatneutraal.

3.3.1 Coalitie Anders Reizen

De Volksbank is lid van de coalitie Anders Reizen. Deze coalitie bestond ten tijde van het schrijven van deze policy uit 70 grote Nederlandse bedrijven. Zij hebben de gezamenlijke ambitie ondertekend dat de CO_2-uitstoot van hun woon-werkverkeer en zakelijke reizen in 2030 is gehalveerd ten opzichte van 2016. De coalitie vertegenwoordigt een half miljoen medewerkers. Dit netwerk genereert positieve aandacht voor de Volksbank op het gebied van vervoersmobiliteit en Het Nieuwe Werken. De doelstelling van de coalitie vraagt voor de Volksbank geen extra inspanning, want onze eigen doelstelling is ambitieuzer.

3.3.2 Rapportage

De CO_2-uitstoot van de vervoerskilometers wordt gemeten conform de criteria van het Green House Gas Protocol. We rapporteren er jaarlijks over in het jaarverslag van de Volksbank49. P&O rapporteert over de volgende milieu-indicatoren met betrekking tot vervoerskilometers aan het Facilitair Bedrijf:

- autokilometers;
- fietskilometers;
- vliegkilometers;
- treinkilometers;
- overige ov-kilometers;
- brandstof- & laadverbruik.

48 ASN Impact Investors is onderdeel van de Volksbank